250 Hist. du B-Can., No 4

BIBLIOTHEQUE
— DE —
M. L'ABBÉ VERREAU
No.
Classe
Division
Série

LE PROGRAMME DE M. GRENIER.

L'auteur du programme de M. Grenier a dû s'amuser plus que ne s'amusera le signataire. Voici en effet les principales déclarations de ce programme :

1o. LE TRACÉ DU BOUT-DE-L'ILE ÉTAIT-IL ACCEPTÉ ?

Quand la compagnie fut en état de se mettre à l'œuvre, elle donna à des entrepreneurs américains un contrat qui les obligeait à construire le chemin par le bout de l'Ile. Ce fait était était *connu, public, incontestable*, lorsque vous futes appelé à voter le réglement qui accordait un million de piastres pour assurer la contruction du chemin de Colonisation du Nord. (Programme Grenier.)

Au contraire, c'est un *fait connu, public, incontestable* que le Réglement du million a été voté par le conseil de ville, le 3 avril 1872 et que le contrat de la Rive Nord n'a été donné à une compagnie américaine que le **5** avril 1872.

C'est un autre fait *connu, public et incontestable* que ce contrat ne parle pas du tracé du bout de l'Ile. Voici, en effet, les mots mêmes du contrat entre la Compagnie et MM. Smith, Keeth & Dunlop, qui ont plus tard cédé leur contrat à M. McGreevy :

Pour la construction du chemin de fer connu et désigné sous le nom de chemin de fer sur la Rive Nord, s'étendant depuis un point à ou près du marché St. Paul, dans le quartier St. Pierre de la Cité de Québec, jusqu'à un point à ou près de la limite Nord-Est de la Cité de Montréal.

Et dans les devis l'on trouve que :

Le point de départ de la ligne principale du chemin de fer de la Rive Nord sera à ou près du marché St. Paul, dans la cité de Québec, à tel endroit désigné par la compagnie, et le terminus sera aux ou près des limites Nord-Est de la cité de Montréal et à tel endroit que la compagnie désignera ; et que la localisation de la ligne entre le point de départ et le terminus sera faite sous la direction et surveillance de l'ingénieur en chef sujet à l'approbation du bureau des directeurs.

La compagnie de chemin de fer de la rive nord, qui seule pouvait contrôler la localisation du chemin, n'a pas pourvu par le contrat pour la construction du chemin que la ligne passerait par le Bout de l'Ile, et la compagnie ne promettait pas par résolution ou autrement qu'elle y passerait.

C'est un autre *fait connu, public, incontestable* que lors de la votation du règlement par le peuple du 29 avril au 10 mai 1872, les dispositions du contrat étaient publiques, et devaient nécessairement être connues des électeurs municipaux.

C'est un autre fait *connu, public, incontestable* que lorsque l'Hon. M. Cauchon est venu demander du secours à Montréal pour le chemin de la Rive Nord, le conseil de

Bibliothèque du Séminaire de Québec
Bibliothèque de l'Université
Québec 4, QUE.

ville a refusé de prendre sa demande en considération.

Le *National* s'est mis en tête de prouver que le choix du tracé du Bout de l'Ile était fait lorsque le Règlement du million fut voté. Il dit :

Lorsque la ville de Montréal a voté l'octroi du million à la compagnie du chemin de du Nord, c'était parce que les contribuables de cette cité étaient sous l'impression naturelle—impression que la *Minerve* a elle-même créée—que le chemin de fer de Colonisation du Nord viendrait se relier, en dehors des limites de notre ville, au chemin de fer de la Rive Nord qui devait arriver chez nous par le Bout de l'Ile. Voyons un peu ce qui a pu contribuer à former cette impression. D'abord, le nom même du chemin. On appelé cette voie le chemin de la RIVE nord ; or le mot *rive* fait naturellement supposer que la ligne suit le fleuve sur la rive et non dans l'intérieur.

....

....

Le Conseil a passé le règlement le 3 avril 1872, mais c'est le 29 du même mois, 24 jours après que le contrat dont nous parlons ci-dessus avait été signé, que les contribuables de la cité de Montréal ont commencé à voter l'adoption de ce règlement cinquante-neuf qui a été sanctionné par l'acte de la législature 36me Vict. chap. 49. Dans le temps on a agité la question du tracé de l'interieur. Ceux qui étaient hostiles à l'octroi du million disaient que le chemin de fer de la Rive Nord, auquel devait se relier la ligne de la compagnie que nous favorisions de notre libéralité n'arriverait pas dans notre ville par le Bout de l'Ile ; mais la *Minerve* a publié articles sur articles pour démontrer que le tracé du Bout de l'Ile était adopté et que la compagnie était tenue de faire passer la ligne par là.

Nous sommes bien sûr que le *National* n'est pas sérieux dans ses prétentions. Il sait bien que lors de la votation du réglement du million, le tracé du Bout de l'Ile n'était pas adopté. " Mais, dit-il, triomphalement, quand le peuple a voté, le contrat de la Rive Nord était signé." Qu'importe ? Le peuple n'a-t il pas voté, sans le changer, un règlement adopté par le Conseil avant que ce contrat fut signé, et par conséquent indépendamment de ce contrat ? Du reste le contrat lui-même ne contient rien à propos du tracé, qu'il laisse au choix ultérieur des commissaires. Et c'était chose parfaitement connue. Ouvrez les premiers rapports de la compagnie de la Rive Nord, vous y verrez que le traffic direct entre Ottawa et Québec est au fond de leur pensée. Le Rapport de l'Honorable M. Cauchon aux Directeurs du chemin du Nord, présenté et adopté le 17 février 1860, disait :

On peut évaluer à £1,000,000 le bois carré coupé sur l'Ottawa et ses tributaires et se rendant à Québec en immense radeaux, après avoir longtemps attendu la crue des eaux pour flotter, sauté les chutes et les rapides, et traversé les lacs, pour le bois la plus périlleuse des passes.

....

Sur les chemins de fer de Byton et de la rive Nord, le bois se rendrait de Byton et Québec en trois ou quatre jours tout au plus et y arriverait à temps pour la flotte du printemps ; de sorte que le marchand de bois ne serait pas, comme aujourd'hui, privé de son capital durant neuf mois de l'année.

Quand la question de la Rive Nord fut reprise, en 1869 et 1870, on n'attachait pas autant d'importance qu'aujourd'hui au tracé du Bout de l'Ile. Le 30 novembre 1870, l'*Evénement* écrivait ce qui suit :

Voila ce que pensent du tracé intérieur tous ceux qui envisagent la question avec impartialité. Au point de vue commercial comme au point de vue de la colonisation, la route riveraine est inacceptable. Les principaux inconvénients de ce tracé peuvent se résumer ainsi :

....

3o. *La route riveraine allongera le parcours entre Québec et Aylmer et n'accommodera que la partie minime des populations de la côte nord, celles qui ont le moins besoin de voies de communication.*

4o. *N'étant pas une ligne directe, la route riveraine perdra une partie du trafic de l'Ottawa et de l'Ouest qui, parvenu à Montréal, prendra d'autres voies.*

5o. Suivant le fleuve, le chemin devra subir pour le transport du fret direct entre Québec et Montréal la concurrence insoutenable du Grand-Tronc et de la navigation.

6o. La longueur du chemin entre Québec et Aylmer étant plus grande et par suite le transport plus élevé, la voie longeant le fleuve ne pourra guère compter sur le transport du bois de l'Ottawa.

Ces inconvénients, croyons-nous, sont plus que suffisants *pour déterminer l'adoption du tracé intérieur qui les évite tous.*

Maintenant, quel tracé sera adopté? Nous ne saurions le dire. Certains intérêts personnels militent en faveur de la route riveraine, *tandis que le tracé intérieur n'a pour lui que les hommes qui font une étude sérieuse et indépendante de cette importante question.*

Le 7 octobre 1870, *La Minerve* exposait comme suit le plan de quel ques hommes politiques d'alors :

La route de Québec à Gosford est maintenant construite. Elle va directement vers le Nord-Ouest, et s'arrête à 28 milles de Québec. Le chemin de fer du Nord, partant de ce point, passera en ligne droite par les Piles, *par Rawdon et Ste. Thérèse.* En sorte que le chemin de Gosford, entre Gosford et Québec, le chemin des Piles allant des Piles à Trois-Rivières, le chemin de l'Industrie, allant de Joliette à Lanoraie, le chemin de St. Jérôme allant de Ste. Thérése à Montréal, formeront quatre perpendiculaires sur la grande artère. Le chemin de Joliette, pour joindre la ligne, devra être continué jusqu'à Rawdon. Celui de Montréal, pour rallier St. Jérôme, devra pousser un embranchement de l'autre côté de la ligne horizontale.

Mais il y a plus, quand il s'est agi de faire voter les municipalités en faveur de la rive Nord, la question de tracé est encore venue sur le tapis Le 5 décembre 1870 :

Le conseil municipal de la paroisse de St. Félix de Valois, comté de Joliette, a adopté les résolutions suivantes, en présence d'un grand nombre de citoyens qui s'étaient rendus au conseil pour la circonstance.

Résolu : Que ce conseil a appris avec plaisir que la municipalité de St. Gabriel de Brandon offre de voter une somme de $50,000 en faveur du chemin de fer du Nord, *à condition qu'il passe dans l'intérieur et se dirige dans les limites de la dite municipalité ;*

Que ce conseil est d'opinion que le tracé de l'intérieur est de beaucoup préférable à celui du fleuve, et ce pour les raisons émises par presque tous les journaux de la province de Québec, surtout l'*Evènement* et *La Minerve :*

Qu'en vue des avantages immenses qui résulteraient de l'établissement d'une voie ferrée dans cette partie du pays, *ce conseil offre de voter une somme de $30,000 pour sa confection, pourvu qu'il passe dans cette paroisse, comme il devra nécessairement y passer si le tracé de l'intérieur est adopté.*

La question était donc carrément posée lors du vote du million, il n'y a pas le moindre doute à ce sujet; et la corporation de Montréal ne s'en occupait nullement. Le 13 janvier 1871, on lut au Conseil-de-Ville une requête de M. Cauchon damandant de l'aide pour la Rive Nord. La Corporation s'occupait si peu de la Rive Nord et du tracé du Bout de l'Ile, que le Conseil discuta cette requête pendant cinq minutes pour la laisser dormir jusqu'à ce jour. Le 3 novembre 1871, l'Hon. M. Cauchon envoya une seconde requête qui eut le même sort.

Le règlement du million était dans sa plus grande effervescence, et l'on parlait toujours du tracé par l'intérieur. Aussi le *Nouveau-Monde* du 26 août 1871 s'exprimait comme suit :

Nous avons démontré hier que si le chemin de fer de la Rive Nord cotoie le fleuve St. Laurent, c'est une entreprise ruineuse...... *Mais est-il certain qu'il suivra cette direction? Personne ne peut répondre d'une manière décisive à cette question, parceque les directeurs ont toujours refusé de s'expliquer là-dessus*........ dans leur intérêt bien entendu. *Nous disons aux municipalités qui n'ont pas encore voté : Exigez avant de vous engager une exploration complète et le choix du tracé.*

Voilà donc la preuve irréfutable que lorsque le million a été voté, non-seulement le tracé du Bout-de-l'Ile n'était pas choisi ; mais n'était pas même probable. Ne se rappelle-t-on pas les votes de réglements de Joliette et Berthier, en 1871, où le chemin devait tour à tour passer par Berthier, St Cuthbert et Joliette ? Il y a un document de déposé au bureau d'enrégistrement de Berthier dans lequel M. Cauchon s'engage à faire passer le chemin par St. Cuthbert. Ne se rappelle-t-on pas les démarches de l'Hon. M. Cauchon à Terrebonne même pour inviter cette ville à voter ? Ce sont des faits *publics, connus*, incontestables.

Donc en 1872, la Corporation de Montréal ne pouvait avoir le tracé du Bout-de-l'Ile en vue. Nous allons voir si en 1875 le Conseil-de-Ville pensait d'avantage à ce tracé.

C'est le 17 septembre 1875 que le Conseil-de-Ville ratifia les arrangements faits avec le gouvernement. Est ce bien sûr qu'il croyait, alors le tracé du Bout de l'Ile adopté ? Au contraire, il savait qu'il n'était pas adopté. Trois jours auparavant, c'est-à-dire le 14 septembre, la *Minerve* avait publié une espèce de plaidoyer en faveur du tracé du Bout de l'Ile dans lequel on lisait ce qui suit :

Nous savons que MM. Bemister et Slater, ingénieurs civils chargés d'examiner un tracé par Joliette et Terrebonne, ont exposé des raisons très fortes en faveur d'un changement de ligne. Notre intention n'est pas de combattre ce projet pour le plaisir de le combattre, car nous n'avons aucune raison d'empêcher ces localités de jouir de tous les avantages qu'elles pourraient obtenir. Nous rendons hommage à leur esprit d'entreprise. *Terrebonne s'est déclaré prêt, dans une assemblée du Conseil du 5 décembre 1872, à voter une souscription au chemin de fer qui passerait dans ses limites*, tandis que l'Assomption, grâce à certains éteignoirs, a positivement refusé de faire la même chose. MM. Bemister et Slater profitent cruellement de cette erreur et vont jusqu'à constater que certaines personnes de l'Assomption ont exprimé le vœu que le chemin de fer passât loin de là, tandisque les citoyens intelligents de Joliette sont disposés à tout faire pour avoir la chemin.

....

....

Un autre argument donné par M. Bemister nous semble parler également faux. *Il est hors de doute qu'il faudra tôt ou tard pour le commerce direct d'Ottawa à Québec, relier le chemin de Colonisation du Nord au chemin de la Rive Nord, par une ligne droite partant de Ste. Thérèse et allant à Terrebonne ou au Bout de l'Ile, selon le tracé qui sera adopté.* Cette ligne sera plus courte que celle par laquelle il faudra venir de Ste. Therèse à Montréal et de Montréal au Bout de l'Ile, dans la même proportion que dans un triangle la base est aux deux autres côtés. M. Bemister tire de là un argument en faveur du tracé par Terrebonne en disant que la ligne de raccourci de Ste. Thérèse à Terrebonne, abrégera la route de 16 milles. Mais le même argument existe pour le Bont de l'Ile. En effet, si le tracé de Joliette et de Terrebonne est de 6 milles plus long que celui du Bout de l'Ire, c'est grâce à la distance entre Terrebonne et Maskinongé, car de Montréal à Terrebonne la ligne est de 13 milles, et de Montréal au Bout de l'Ile 12½ milles. La différence entre les deux tracés s'exprime donc comme suit :

Terrebonne à Maskinongé (viâ Joliette)......	49 milles
Bout de l'Ile à Maskinongé (viâ l'Assomption)	43 "
Différence.......	6 "

Maintenant, si la tangente de Ste. Thérèse à Terrebonne abrége la route de 16 milles entre Ottawa et Québec. Il suffit de prolonger cette tangente de Terrebonne au Bout de l'Ile ; savoir : 6 milles pour obtenir le même résultat par l'ancien tracé. La distance additionnelle entre Terrebonne et le Bout de l'Ile est donc compensée par la différence de 6 milles en faveur du tracé de l'Assomption entre le Bout de l'Ile et Maskinongé.

Ainsi donc, la question était bien posée devant le public et le Conseil-de-Ville savait ce qui

en était, d'autant plus que le rapport de M. Bemister, ingénieur, était alors publié. En date du 4 août 1875, M. Bemister écrivait :

Le chemin de la rive Nord pour être utile doit répondre aux deux exigences suivantes :

1o. Servir au commerce entre Montréal et Québec.

2o. Servir au commerce entre Ottawa et Québec..............................

...

En continuant la courte ligne entre Terrebonne et le chemin de Montréal, Ottawa et Occidental, tel qu'indiqué sur la carte par des points, la distance entre Ottawa et Québec sera de 16 milles plus courte que par Montréal et *la ligne explorée.* (page 22.)

Dès 1872, l'ingénieur du chemin de la rive Nord avait émis cette idée. Prenez le rapport du Gen. Seymour du 10 octobre 1872, page 13. Il dit :

Cette ligne (passant par Lachenaie) est un peu plus longue que par le Bout-de-l'Isle ; mais l'avantage de traverser la principale branche de l'Ottawa au-dessus de la navigation, la facilité supérieure qu'elle donne pour opérer une jonction avec le chemin de colonisation du nord et *la distance qui sera sauvée pour le commerce direct auquel il est référé plus haut* (*d'Ottawa et du Pacifique*) feront plus que compenser pour cette faible augmentation de distance.

Qu'on ne dise donc pas que le Conseil-de-Ville savait que le tracé du Bout-de-l'Isle était adopté. Nous avons prouvé surabondamment qu'il ne l'était pas et que le Conseil le savait.

Et voilà pourquoi c'est maintenant un fait *connu, public, incontestable* que M. Grenier n'est pas gêné par la vérité et qu'en commençant son manifeste par une fausseté palpable, il perd tout droit à la confiance du public pour ce qu'il dira ensuite. Mais M. Grenier peut-il nous dire ce qui l'autorise à crier si fort en faveur du tracé du Bout de l'Ile ? N'a-t-il pas le 4 juin 1875 voté contre le tracé du Bout de l'Ile ? Il voulait, lui, s'en tenir aux conditions du Règlement de 1872, tandis que d'autres échevins voulaient mentionner spécialement le Bout de l'Ile. Qu'il ne nie pas, car nous donnons la preuve immédiatement :

EXTRAIT DES MINUTES DU CONSEIL.

Lundi, quatre juin, mil hui cent soixante-dix-sept.

Le rapport du comité spécial sur l'octroi fait au chemin de fer d'un million de piastres, est soumis et lu.

...

L'Echevin David fait motion, secondé par l'Echevin Holland,

Que le dit rapport soit reçu et adopté.

Sur motion en amendement de l'Echevin Laurent, secondé par l'Echevin Clendinning, il est, sur division,

Résolu :

Que le rapport maintenant devant le Conseil soit reçu et que le comité soit déchargé ;...

Que le dit chemin de fer de la Rive Nord sera conduit et dirigé, en ligne directe, à partir de la cité de Québec, *en passant par le Bout-de-l'Ile*, jusqu'à ce qu'il atteigne la cité de Montréal ;

Qu'à ces condition, *et à ces conditions seulement*, la cité de Montréal est prête à payer au gouvernement de Québec, comme représentant le chemin de fer de Colonisation du Nord, la balance de l'octroi du million de piastres, au fur et à mesure du progrès de la construction de ces travaux.

Pour : 14.

Contre : Chaussé, Thibault, Mercer, Gauthier, McLaren, David, Rivard et GRENIER.

2o. LE GOUVERNEMENT-A-T'IL SUPPLIE LA CORPORATION ?

En 1875, le gouvernement DeBoucherville *supplia* la Corporation de Montréal d'amender son règlement et de consentir à verser dans le trésor public la balance de son million. (Programme Grenier.)

Ce n'est pas le gouvernement qui *supplia* la Corporation ; c'est le public qui *supplia* le gouvernement de prendre la construction du chemin d'Ottawa à ses charges et c'est la Corporation qui *supplia*

le gouvernement et le remercia de lui avoir sauvé ainsi les $346.000 qu'elle avait déjà dépensées dans le chemin. En voici la preuve :

EXTRAIT DES MINUTES DU CONSEIL.

Réunion Mensuelle. Lundi, treize septembre mil huit cent soixante quinze.

Présents :—Son Honneur le Maire, W. H. Hingston, écuyer. Les Echevins David, Taylor, McGauvran, Nelson, Rivard, Desmarteau, Chapleau, Thomas, Bastien, Wilson, McShane, Stephens, Hood, Mullin, Loranger, McCord, Crevier, McCambridge, GRENIER, Duhamel, Holland, Childs, Foster, McClaren et Roy.

Le rapport suivant du comité des finances, pour venir en aide à l'achèvement du chemin de fer de Montréal, Ottawa et Occidental, est soumis et lu.

Rapport à la cité de Montréal.

Le comité des finances fait respectueusement rapport :

Que son attention ayant été attirée sur les difficultés financières récemment éprouvées par la Compagnie du chemin de fer de Montréal, Ottawa et Occidental, et qui ont été la cause de la suspension d'une partie des travaux de la Compagnie, Votre Comité a donné au sujet sa plus sérieuse considération.

Que *vu les dispositions* du Gouvernement Provincial d'entreprendre l'achèvement du dit chemin de fer, Votre Comité *prenant en considération les nombreux déboursés faits par cette Corporation* pour assurer la construction de ce chemin et le profit que la ville devra en retirer, est d'opinion que la Corporation devrait, dans les circonstances actuelles, *venir en aide au Gouvernement.*

Il recommande, en conséquence, que, *dans le cas où le Gouvernement entreprendrait de faire et de compléter le dit chemin de fer de Montréal*, Ottawa et Occidental, le Conseil de Ville consent à payer la balance qui reste due par cette Corporation sur le million de piastres souscrit, en vertu du règlement No. 59, et à allouer tel espace de temps qui sera jugé juste et raisonnable pour l'achèvement du Chemin.

Le tout néanmoins respectueusement soumis.

(Signé), H. A. NELSON,
THOS. WILSON,
F. DAVID,
J. GRENIER,
HENRY THOMAS.

Hôtel de Ville, Montréal, 9 septembre 1875.

3o. PEUT-ON PRIVER MONTREAL DE SES COMMUNICATION AVEC L'OUEST ?

« Le plan de la Commission était d'isoler Montréal, de la priver de connection *directe* avec Québec ET AVEC L'OUEST." (Programme Grenier.)

Nous payons M. Grenier s'il déclare savoir ce qu'il veut dire par *priver Montréal de communication directe avec l'Ouest*. N'avons-nous pas le chemin de Montréal à Ottawa que Québec ne peut pas nous ôter ? En supposant même que le chemin de Québec ne vienne pas du tout à Montréal, cela nous ôterait-il nos communications directes avec l'Ouest ?

4o. LE GOUVERNEMENT VOULAIT-IL UNE LIGNE DE TERREBONNE A STE. THERESE ?

« Il ne faut pas se le dissimuler, le plan de l'ancien gouvernement était toujours de faire la jonction des deux chemins à Ste. Thérèse." (Programme Grenier).

Comment M. Grenier qui se prétend honnête homme peut-il dire cela, quand ce même gouvernement s'est obligé par la loi de 1875 à amener le chemin de Québec à Montréal et à faire à Montréal la jonction avec celui d'Ottawa ? Voici cette clause de la loi :

1o. Un chemin de fer sera construit partant du port de Québec et s'étendant depuis l'eau profonde dans le dit port *viâ* Montréal, au point dans le comté de Pontiac qui paraîtra le plus avantageux, etc. (38 Vict. chap. 2).

Il existe une autre déclaration non moins énergique et claire de l'intention du gouvernement DeBoucherville. En réponse au Bureau de Commerce de Québec, l'hon. M. DeBoucherville a déclaré ce qui suit en date du 9 FEVRIER 1878 :

A Weston Hunt, écr., et aux membres du Bureau de Commerce de Québec.

Messieurs,

Les résolutions du Bureau de Commerce de Québec, passées le cinquième jour de février courant, et qui m'ont été communiquées, ainsi qu'à mes collègues, le sept du même mois, ont été examinées avec soin.

Elles sembleraient inviter le gouvernement à considérer l'opportunité de faire certains changements dans le tracé du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental de manière à obtenir une communication plus directe et plus économique de Québec avec Ottawa et l'Ouest.

Si le gouvernement *était libre* d'examiner la question comme question abstraite entièrement détachée de toute législation antérieure et de tous contrats aussi antérieurs, il pourrait trouver que la ligne que vous suggérez est, en effet, la plus courte entre Québec et Ottawa.

Mais votre bureau est respectueusement informé que, *en vertu de la législation existante, par laquelle le gouvernement est obligé* de construire une ligne de chemin de fer depuis l'eau profonde dans le port de Québec *viâ* la ville de Montréal, jusqu'à un endroit quelconque dans le comté de Pontiac, où elle pourra traverser la rivière Ottawa et se relier avec le chemin de fer du Pacifique Canadien par l'embranchement de la Baie Georgienne, *il est impossible maintenant de faire la déviation qui est proposée.*

....

Sous ces circonstances, le gouvernement se trouve, comme je l'ai dit, dans l'impossibilité de modifier le traité originaire entre ces corporations et le public, en vertu duquel la corporation de cette ville, en 1870, et celle de Montréal, en 1872, ont promis l'aide dont j'ai parlé plus haut, traité que le gouvernement est maintenant TENU EN HONNEUR DE METTRE A EXECUTION.

Je puis dire, en concluant, *que c'est l'intention bien arrêtée du Gouvernement de respecter les arrangements primitifs convenus avec ces corporations, et le public de s'y conformer strictement.*

J'ai l'honneur d'être,
Messieurs,
Votre très-obt. serviteur,
(Signé,) C. B. DeBoucherville.

Si l'on veut une nouvelle preuve de la politique du gouvernement DeBoucherville à l'égard de Montréal, l'on n'a qu'à référer à la discussion en chambre à propos d'un bill pour incorporer une compagnie entre Ste. Thérèse et Terrebonne. M. Joly et le parti libéral ont soutenu ce bill, tandis que le parti conservateur a réussi à le tuer.

En voici la preuve prise dans les journaux de la Chambre.

EXTRAITS DES VOTES ET DELIBERATIONS.

Québec, 22 Février 1878.

M. Shehyn propose, secondé par M. Chauveau, que la 49ème règle de cette Chambre soit suspendue et que la pétition de MM. Arthur Murphy, James Gibb, Ross et autres, demandant un acte d'incorporation pour construire un chemin de fer entre Terrebonne et Ste. Thérèse, soit maintenant reçue.

Et objection étant faite que cette motion n'est pas dans l'ordre.

M. Joly propose, qu'instruction soit donnée au comité des bills privés de prendre la dite pétition en considération :

M, l'Orateur décide :

Que cette pétition ne peut pas être reçue etc.

5o. LE TRACE TERREBONNE EST-IL UNE MENACE.

" Le chemin de fer de Terrebonne, c'est une menace perpétuelle à la prospérité denotre ville." (Programme Grenier.)

Montréal fait de grandes affaires et une entreprise qui détournerait ces affaires de Montréal serait une entreprise considérable. Si la construction du bout de chemin entre Ste. Therèse et Terrebonne devait détourner le commerce de Montréal, les intéressés ne se laisseraient pas arrêter par cinq milles de plus dans une région parfaitement unie, n'ayant ni coteaux, ni rivières et qui représenteraient à peine \$50,000 de dépenses. Or, la distance de Terrebonne à cet endroit désigné sous le nom du tracé dit du Bout de l'Ile, quoiqu'il ne passe pas au Bout de l'Ile, n'est que de 5½ mil-

les. Un homme de l'âge de M. Grenier peut-il s'amuser à ces enfantillages?

6o. DE QUEL CÔTE EST LA MAUVAISE FOI?

" Le conseil de ville a protesté contre cette décision comme étant injuste, inique et un manque odieux de bonne foi." (Programme Grenier.)

Et pourtant, c'est la corporation qui a été seule à manquer de bonne foi. En 1875 lors de la déconfiture de la compagnie, il avait été dépensé sur le chemin d'Ottawa la somme de $946,446.92. Le coût total du chemin par le contrat de M. MacDonald était de $4,393,122. Il restait donc à dépenser $3,446,676 pour rendre ce chemin utile. Sur les montants dépensés, la Corporation de Montréal avait déboursé $346,000, qu'elle allait perdre. C'est sur ces entrefaites que l'opinion publique décida le gouvernement à avancer les $3,446,676 ; mais non sans qu'il eut obtenu de la Corporation de Montréal l'assurance qu'elle ferait sa quote part de contribution comme nous l'avons établi plus haut.

EXTRAIT DES MINUTES DU CONSEIL.

(Assemblée mensuelle ajournée, vendredi, 17 septembre 1875.)

Présents : — Son Honneur le maire suppléant, l'échevin Holland ; les échevins McGauvran, Nelson, Desmarteau, Chapleau, Thomas, Wilson, Stephens, Hood, Mullin, Loranger, McCord, Crevier, McCambridge, Grenier, Brunet, Duhamel, Childs, Foster, McLaren, Roy.

Est soumis et lu le rapport du comité spécial nommé pour considérer les conditions auxquelles la balance de l'octroi d'un million de piastres accordé au chemin de fer de Colonisation du Nord, doit être payée au gouvernement.

Le comité fait rapport respectueusement :

Que les membres du comité se sont réunis le quatorze du courant, et tel que chargés de le faire par le Conseil, ont pris en considération le sujet qui leur était soumis, et après mûre délibération, votre comité a adopté les conditions qui, dans son opinion, devront être proposées au gouvernement et qui sont énumérées dans l'état ci-joint.

Que, à la même assemblée, le Président, l'échevin Nelson, et les échevins Stephens et Loranger ont été choisis pour se rendre à Québec avec les dites conditions pour en conférer avec le gouvernement.

Que la députation est partie mercredi soir, et le jour suivant a eu lieu une entrevue avec le gouvernement, à laquelle entrevue, les conditions ci-dessus mentionnées *furent pleinement discutées*, et comme résultat de la conférence, votre comité soumet présentement l'état ci-joint, comprenant les conditions tel que soumises, et les réponses du gouvernement, et votre comité *recommande* que, à l exception à la réponse à la onzième condition, qui, dans l'opinion de votre comité, devrait dire que le délai sous lequel le chemin devra être complété, ne dépassera pas la date du premier octobre mil huit cent soixante dix-sept, les dites conditions telles qu'amendées par le gouvernement, *soient approuvées et sanctionnées par le conseil.*

Quant à ce qui concerne la première question, savoir si le conseil de ville doit ou non être représenté dans le bureau de direction, votre comité suggère que plutôt que de perdre son rang préférentiel en ce qui concerne les dividendes, la ville se désiste de ses droits à être représentée dans le bureau de direction.

Le tout, néanmoins, respectueusement soumis.

(Signé,)

A. A. Nelson,
Geo. W. Stephens,
L. O. Loranger,
Thomas Wilson,
J. GRENIER,
J. W. McGauvran.

Chambre du comité, Hôtel-de-Ville, Montréal, 17 septembre 1875.

Sur motion de l'échevin Nelson, secondé par l'échevin Loranger, il fut résolu que le dit rapport soit reçu et adopté.

Nous ne répétons pas ici les conditions : elles sont connues. Qu'il nous suffise de dire que le gouvernement les remplit toutes et audelà, puisqu'il ajoute à cela la construction des *ateliers de réparation* que M. Grenier, en bon représen-

tant de la cité, avait OUBLIÉ de demander.

Nous appellerons en témoignage le chef de M. Grenier, M. Joly, qui disait en Chambre le 29 février :

Maintenant que le gouvernement a rempli une partie de ses obligations vis-à-vis de Montréal, je ne doute pas que cette ville consente à payer ses deux premiers quarts et alors pourquoi faire une loi pour l'y forcer ? (Rapport du *National*.)

Le refus que la corporation fait aujourd'hui de tenir sa parole a failli nous faire perdre réellement le terminus du chemin de fer. C'est cette apparence de mauvaise foi qui a forcé le gouvernement à recourir à des mesures de sévérité. Si Montréal se décide à payer, les rigueurs ne seront pas pour elle et, si elle est sincère, elle ne doit pas s'occuper de mesures qui ne la regardent pas. Est-ce qu'un honnête homme se formalise d'une loi condamnant les voleurs à la prison ?

7o. OU SONT LES BARBARES.

" C'est le droit inné,incontestable de tout sujet anglais de ne pouvoir être privé de la jouissance de ses biens sans un jugement des tribunaux .... Au lieu de se prévaloir du moyen légal et constitutionel d'en appeler à la justice, le gouvernement DeBoucherville préféra usurper le pouvoir de taxer les citoyens sans leur consentement, *saisir et vendre leurs biens* sans forme de procès .... *Cet officier aurait le pouvoir de saisir et vendre sans aucune forme de procès, les meubles, les animaux et les propriétés des citoyens*.... JAMAIS *législation* AUSSI BARBARE *n'a été introduite dans un pays civilisé et chrétien.* Les auteurs de cette mesure SONT DIGNES DE L'EXÉCRATION PUBLIQUE." (Programme Grenier.)

Eh ! bien, M. Grenier, vous allez manger et boire votre propre condamnation. Nous allons voir qui a fait une législation *barbare* et qui est *digne de l'exécration publique.* En 1874, M. Grenier était membre du Conseil-de-Ville. Après mure délibération, M. Grenier et ses collègues décidèrent de faire passer une loi à Québec sur la manière de taxer les citoyens de Montréal et de les faire payer malgré eux. Cette loi est maintenant dans les statuts de 1874-75. On y lit :

78.—1o. Le dit Conseil (de Montréal) pourra faire des règlements pour les objets suivants :

2o. Pour imposer et prélever une cotisation annuelle sur toute propriété foncière ou personnelle ou sur les deux dans la dite cité, ou sur les propriétaires ou occupants d'icelle, laquelle cotisation n'excédera pas TRENTE CENTINS POUR CHAQUE QUATRE PIASTRES sur la valeur cotisée annuellement de telle propriété (7½ p. 100.)

12o. Pour imposer en sus...... une cotisation annuelle........ pourvu que la dite cotisation n'excède pas CINQ centins par chaque quatre piastres (1¼ p. 100,)

13o. Pour imposer et prélever une taxe annuelle dite taxe d'affaires sur hôteliers, épiciers, boulangers, bouchers, regrattiers, charretiers, tanneurs etc........

14o. Pour établir le montant de la contribution payable chaque année par chaque personnel sujette à la corvée.......

15o. Pour imposer une cotisation spéciale.......... pour payer l'intérêt des dites dettes et le fonds d'amortissement (Emprunts du Parc Mont Royal, du Chemin de Fer et du Drainage.)

85.— ....Le Trésorier de la Cité donnera avis........que le dit rôle de cotisation est terminé et déposé.........et que tous ceux dont les noms sont inscrits..... *sont obligés d'en payer le montant* SOUS DIX JOURS.

86.—Si à l'expiration des DIX JOURS comme susdit, il se trouve qu'une taxe n'est pas payée, le dit trésorier fera signifier à la résidence...... de la personne qui doit cette taxe...... un état du montant total des taxes.....

88.—Si un contribuable néglige de payer ..... dans les quinze jours qui suivront la signification faite comme susdit le trésorier pourra prelever le dit montant avec dépens et intérêt, AU MOYEN D'UN BREF QUI SERA ÉMANÉ PAR LA COUR DU RECORDER, AUTORISANT LA SAISIE ET VENTE *des biens et effets mobiliers de la personne endettée, etc.*

93,—Si une personne néglige de payer le montant des charges de l'eau due par elle dans les quinze jonrs après la demande qui lui en sera faite,LE TRÉSORIER POURRA EN PRE-

LEVER LE MONTANT DE LA MÊME MANIÈRE QUE LES TAXES OU COTISATIONS NON PAYÉES.

Nous voulons savoir de M. Grenier si cela n'est pas *saisir et vendre les biens de tout sujet anglais* sans forme de procès.

Que disons-nous ? Pour le million même dont on parle taut et que la corporation refuse de payer, la corporation fait actuellement saisir et vendre les contribuables. Elle l'a négocié en 1874 à 12 p. 100 sans la moindre raison et depuis les contribuables en paient l'intérêt, *bon gré mal gré.* Grâce à la mauvaise administration de M. Grenier et autres on nous a obligés à payer le million.

Comment se fait il que lorsque c'est le gouvernement qui veut forcer les citoyens à payer le million après leur avoir donné le chemin de fer cela est *exécrable*, tandis qu'il a été permis à M. Grenier de nous faire payer forcément ce même million avant que nous eussions le chemin ? L'odieux n'est-il pas tout du côté de M. Grenier ?

8o. CONTRE QUOI VOTERA T-IL.

Si je suis élu.... je voterai contre l'adoption du tracé de Terrebonne et contre toute mesure qui tendra à substituer la force brutale d'un gouvernement à l'autorité des tribunaux régulièrement établi. (Programme Grenier.)

M. Grenier, qui veut aller représenter la ville de Montreal en chambre ne sait pas encore qu'il n'aura pas l'occasion de voter contre le tracé de Terrebonne, parce que ce tracé est déjà adopté et qu'il y a déjà $300,000 de dépensées sur le tracé de Terrebonne, d'autant plus que M. Joly *est non seulement opposé au tracé du Bout de l'Ile*, mais il veut immédiatement construire le chemin de Terrebonne à Ste. Thérèse.

Quant au bill du chemin de fer, M. Grenier devrait savoir aussi qu'il n'aura jamais l'occasion de voter contre, attendu que M. Joly a fait revenir le lieutenant-gouverneur sur sa première décision de désavouer le bill. Il lui a conseillé de le laisser passer en le réservant à l'approbation du Gouverneur-Général, en sorte que si le gouverneur le sanctionne, le bill deviendra loi, chose dont M. Joly a pris la responsabilité.

9o. MENSONGES SUR LE DEFICIT.

Le gouvernement de Québec ne compte que dix années d'existence et déjà il en est arrivé à un déficit annuel d'un DEMI-MILLION.... Pendant l'année fiscale de 1877, les dépenses d'administration ont atteint le chiffre énorme de $2,921,353.31, tandis que les recettes se sont élevées à $2,433,111.65, ce qui accuse un déficit en une seul année de $488,211.66. (Programme Grenier.)

Pauvre M. Grenier ! On lui a fait dire un DEMI-MILLION, quand il n'y a que $81,000 ! Voici la preuve :

EXTRAITS DES COMPTES-PUBLICS DE 1877.

Total des paiements (page 7)	$2,514,147.30
" recettes (page 6)	2,433,111.65
Déficit apparent........ ...	$81,035.65

MM. les libéraux, dans un manifeste au pays, ont grossi le déficit en ajoutant à ces $81,035.65 la somme de $403,766, intérêts sur la dette, ce qui produit le demi-million ; mais par malheur ces $403,000 sont déjà inclues dans les dépenses totales de $2,514,147.30. Nous espérons que M. Grenier n'a pas falsifié sciemment les Comptes-Publics.

Maintenant, en disséquant les dépenses, on trouve facilement la preuve qu'il n'y a pas de déficit du tout. Prenez les items suivants :

Construction des Départements publics..........	$3[illegible],806
Construction de l'Ecole Normale Jacques-Cartier..........	43,521

Construction de la prison pour les femmes	31,458
Cadastre	93,899
Arpentages	17,500
Total	$225,184

Ces déboursés sont imputables au capital, c'est-à-dire qu'ils ne sont pas des dépenses perdues, mais qu'ils restent dans l'actif du pays sous forme de bâtiments ou d'améliorationsdonnant des revenus comme les bureaux d'enrégistrement ou les terres de la Couronne. Si nous n'avions pas fait ces dépenses extra et qui le sont une fois pour toutes, nous aurions eu un surplus de **$144,148.35**. Tel est, en réalité, notre surplus.

10o. MENSONGE SUR LA DETTE PUBLIQUE.

La dette publique est aujourd'hui de $11,000,000 et il faudra, inévitablement l'augmenter encore. (Programme Grenier.)

La dette publique n'est pas de $11,000,000, mais de $8,000,000. Voici le document officiel publié à la dernière session de Québec, qui l'atteste :

Date emprunt	Terme.	Montant.	Taux de plac.	Taux intérêt.
1er mai 74	30 ans	£800,000 st.	95	5 p. c.
" " 76	30 ans	£860,000 st.	100 et int.	5 p. c.
30 Déc. 77	6 mois.	$500,000.		7 p. c.

Il nous reste en mains $3,000,000 des bons de chemins de fer à négocier, soit $2,500,000 en déduisant les $500,000 empruntées temporairement à la Banque de Montréal.

Notre dette sera de $11,000,000 seulement après les emprunts qui sont suffisants pour subvenir aux engagements de la province. M. Grenier a donc encore manqué là à la vérité.

11o. FAUSSE ECONOMIE.

L'abolition seule du Conseil Législatif, des magistrats stipendiaires, des inspecteurs d'école, de la police provinciale, des Commissaires de chemins de fer, suffirait à réaliser l'économie d'une somme plus élevée que celle à être perçue par les taxes nouvelles. (Programme Grenier.)

On sait que le gouvernement DeBoucherville abolissait, dans son bill des chemins de fer, les Commissaires. Il réduisait également la police provinciale à une somme insignifiante. M. Grenier ne fait donc en cela qu'approuver l'ancienne politique. Quant au Conseil Législatif, c'est une affirmation à la légère de la part de M. Grenier, qui a oublié que tous les pays du monde, tous les Etats de l'Union Américaine, toutes les provinces de la Confédération, moins Ontario, ont un Conseil Législatif. D'un côté *la sagesse des nations*, de l'autre *M Grenier*.

Quant aux magistrats stipendiaires, l'affaire est bien simple. Ils ont, en 1877, entendu 2,000 causes criminelles et 4,709 causes civiles. La *Gazette Officielle* du 18 février 1878 donne, à ce sujet, les chiffres officiels, page 636. Sait-on quel est le nombre total des poursuites dans le Bas-Canada au Banc de la Reine et à la Cour de Circuit, en exceptant Montréal et Québec ? Le voici :

	Causes
Cour du Banc de la Reine	205
Cour de Circuit	15,613

Quel serait le coût de 2,000 causes criminelles, s'il fallait attendre les termes semi-annuels et payer les frais de jurés ? A la page 41 des comptes publics, on trouve que les frais d'avocats seulement pour ces 205 causes criminelles, ont coûte $5,911 ou $29 par cause. Au même tarif, les 2,000 causes jugées par les magistrats stipendiaires,

sans le concours d'avocats du gouvernement, coûteraient $58,000. Les jurés coûteraient bien $5 de plus par cause, c'est-à-dire $10,000. Total du coût de ces 2,000 causes criminelles, $68,000. Et le tout coûte aujourd'hui, **$31,586.**

12o. FAUSSE SCIENCE CONSTITUTIONNELLE.

Son droit de choisir d'autres ministres est indiscutable. (Programme Grenier.)

Nous n'aurions jamais pensé cela de M. Grenier. Quelle science, grand Dieu! et de la science infuse, s'il vous plaît. Il est dommage que cela arrive dans un moment où M. MacKenzie n'a pas eu le courage d'en dire autant et où M. Blake n'a pas osé voter contre la motion de Sir John A. MacDonald.

13o. HYPOCRISIE ENVERS LES OUVRIERS.

" Je vois que les ouvriers n'ont pas été traités par l'ancien gouvernement avec la considération à laquelle ils avaient droit... Toute mesure qui aura pour but d'améliorer le sort de la classe ouvrière, de *lui rendre la vie plus heureuse,* recevra mon cordial et sincère appui." (Programme Grenier.)

O blague, voilà de tes coups! M. Grenier, qui voulait écraser les ouvriers alors qu'il ne croyait pas en avoir besoin, se met aujourd'hui à leurs genoux. C'était sans doute pour *leur rendre la vie plus heureuse* qu'il leur a voté constamment une diminution de salaire chaque fois qu'il a pu le faire.

Séance du Conseil, vendredi, 17 *Déc,* 1875.

Proposé par l'échevin David, secondé par l'échevin Nelson :

Qu'un tarif uniforme soit établi pour les journaliers de la corporation pour cet hiver.

En amendement, proposé par l'échevin Clendinneng, secondé par l'échevin Hood :

Que cette motion soit amendée en y ajoutant : que ce tarif ne s'applique qu'aux journaliers employés aux nouveaux travaux de la corporation et à ceux du Parc, que ceux maintenant employés soient continués aux mêmes salaires.

POUR : Robert, Roy, Chapleau, GRENIER, Desmarteau, Stephens, Clendinneng, Hood, et autres—14.

CONTRE : David, Nelson et autres—9

Séance du 21 *Décembre* 1875.

Proposé par l'échevin David, secondé par l'échevin Nelson :

Que la résolution de la dernière séance soit reconsidérée.

En amendement, proposé par l'échevin Stephens, secondé par l'échevin GRENIER, il a été résolu :

Que la réserve mentionnée en la résolution du Conseil référée dans la motion ci-haut ne s'applique seulement qu'à 110 employés dans le département des chemins et de l'eau, tous autres devant être payés **7** cents de l'heure et les 110 comme employés permanents, **9** cents de l'heure.

Séance du 8 *Octobre* 1877.

Proposé par l'échevin Laberge, secondé par l'échevin Laurent :

Qu'à l'avenir les résidents de cette ville qui paient des taxes soient employés aux travaux de la corporation *de préférence à ceux qui restent en dehors de cette cité et ne paient pas de taxes.*

En amendement, proposé par l'échevin Stephens, secondé par l'échevin Mercer :

Que cette motion soit laissée sur la table pendant six mois!!

POUR : Robert, Melançon, Mercer, Nelson, GRENIER, Stephens et autres—15.

CONTRE : Chaussé, Laberge, Laurent, Gauthier—4.

Proposé par l'échevin Chaussé, secondé par l'échevin Laberge :

Que les journaliers soient payés 90 cents par jour depuis cette date jusqu'au 1er avril.

En amendement, proposé par l'échevin Stephens, secondé par l'échevin Laurent :

Que cette motion soit renvoyée à six mois!!

POUR : Robert, Laurent, Stephens, Nelson, Mercer, Childs, GRENIER et autres—14.

CONTRE : Chaussé, Laberge et autres—5

Voilà donc une question de réglée, hormis que l'on y ajoute la remarque que si M. Grenier a toujours été disposé à écraser le pau-

vre ouvrier, il a été également disposé à soutenir le riche contre le pauvre, les gros salaires d'employés contre les petits salaires d'ouvriers. Lundi soir, le 15, il nous en a donné une nouvelle preuve.

SÉANCE DU CONSEIL DE VILLE,

Lundi, 15 avril 1878.

Il est proposé en amendement par l'échevin Généreux secondé par l'échevin Thibault :

Que les salaires et allouances aux employés permanents de la corporation soient réduits au montant de $13,483.33 comme suit, savoir :

Salaire jusqu'à	$ 999,	5 0[0
1,000	1,999,	7 0[0
2,000 et plus		10 0[0

L'échevin Robert, secondé par l'échevin Thibault, présente un sous-amendement pour diminuer les salaires de 10, 15 et 20 par 100.

Ce sous-amendement est perdu sur la division suivante :

POUR—Les échevins Thibault, Robert, Melançon, Jeannotte et Gauthier—5.

CONTRE—Les échevins McCord, Taylor, GRENIER, Mercer, Hagar, McShane, Martin, Childs, Laurent, Kennedy, Hood, Wilson, Clendinneng, Stephens, Holland, Généreux et Nelson.—18.

La question étant posée sur l'amendement de l'échevin Généreux, le conseil se divise comme suit :

Pour—Les échevins Jeannotte, Hagar, Gauthier, Melançon, Martin, Thibault, Laurent, Wilson, Robert Mullin, Taylor, Généreux et Stephens—13.

Contre—Les échevins McShane, Childs, Kennedy, Mercer, Hood, McCord, Holland, Nelson et GRENIER.—9

Voilà comment débute dans la vie publique le champion de l'économie.

Mais ce n'est pas tout. Vous allez voir comment M. Grenier s'est efforcé *d'améliorer le sort de la classe ouvrière*. Il existe à la Corporation une taxe odieuse et sans profit : la journée de corvée. Dans le rapport de 1876 page 14, la journée de corvée a donné $141 à la Corporation. En 1877, page 27, elle a donné $396. Mais elle a empêché plusieurs milliers de personnes de voter.

M. Grenier force les locataires, s'ils veulent voter, à payer une taxe injuste et que la Corporation n'a pas droit d'exiger si le locataire ne veut pas la payer. Le locataire paye toutes ces autres taxes et cotisations et le propriétaire a toujours soin de charger à son locataire de payer la taxe de corvée par dessus le marché. Il arrive aussi que bien que le locataire ait payé ses cotisations pour voter, il est encore obligé de payer une piastre.

CONSEIL-DE-VILLE.

Séance du 13 Novembre, 1877.

Proposé par l'échevin Laberge secondé par l'échevin Gauthier :

Que dans l'opinion de ce Conseil il serait expédient d'abolir la taxe connue comme journée de corvée et que l'avocat reçoive instruction d'amender le réglement concernant les taxes et cotisations aux fins d'abroger la dite taxe.

Il est proposé en amendement par l'échevin Mercer secondé par l'échevin Clendinneng :

Que la dite motion soit renvoyée au comité des finances pour considération.

POUR :— Robert, Greene, Clendinneng GRENIER, Nelson et autres—12.

CONTRE :— Chaussé, Laberge, Gauthier, Mullin, McCambridge, Donovan, Kennedy. —7 (4 Irlandais catholiques.)

Cette motion est encore sous considération et est dans les mains du comité de finance qui est composé d'hommes dont les trois quarts ont voté pour les petits salaires de 7 cents de l'heure.

Mais que n'a pas encore fait l'homme qui veut *améliorer le sort de la classe ouvrière et lui rendre la vie heureuse ?* Demandez à la classe nombreuse des charretiers, s'il a travaillé à leur rendre la vie plus heureuse. Nous avons sous

la main le règlement No. 97. Il est intitulé : *Réglement concernant les charretiers et voitures de louage.* C'est sur la proposition de M. GRENIER qu'il est devenu en force. Que l'on demande aux charretiers s'ils sont satisfaits de ce règlement.

14o. M. GRENIER TAXEUR.

"Il ne s'est guère passé d'années depuis la Confédération sans que le gouvernement ait augmenté les taxes qu'il prélève par voie de licences sur les commerçants de toutes sortes." (Programme Grenier.)

Vous allez voir quelle grâce M. Grenier a de parler de l'augmentation des taxes. Y a-t-il une ville plus taxée que Montréal ? Les taxes que les citoyens de Montréal paient à l'état sont-elles plus lourdes que celles qu'ils paient à la corporation? Il n'y a pas de comparaison entre les deux. Or, M. Grenier est au Conseil-de-Ville depuis 1872. Il est surtout sur le comité des finances depuis 1872. L'année qui précéda son arrivée au Conseil, c'est-à-dire en 1871, les citoyens avaient payé $848,380 de taxes. En 1877, nous sommes rendus à $1,543,417. Voici les augmentations par tableau :

	1871.	1877.	Augm.
Cotisations...	$339,553	$674,245	$334,692
Taxe de commerce........	114,388	150,968	36,388
Arrégages....	42,103	195,983	153,880
Taxes de l'eau	243,379	325,774	82,365
Marchés et bouchers	61,121	97,905	36,784
Total...			$644,109

Voilà le brillant économiste qui se plaint des dépenses d'un gouvernement, quand il nous impose lui-même $644,109 de taxes de plus pour une seule ville.

15o. QU'AVEZ-VOUS FAIT DE NOTRE MILLION ?

Nos lecteurs connaissent maintenant le programme de M. Grenier. Il est malheureux pour ce monsieur qu'on n'y ait pas mis une ligne de vérité, car il en porte la responsabilité. Mais après avoir été l'accusateur, M. Grenier va être maintenant l'accusé. Il se pose comme le protecteur des intérêts de la division Est et des deniers du peuple. Nous avons vu que sous son administration les taxes ont doublé ; nous allons maintenant expliquer comment il se fait que les taxes ont doublé. Administration déplorable ; incapacité notoire. Plus nous payons, moins nous avons le bénéfice de notre argent. Nos rues sont impraticables, nos trottoirs en démence ou en pourriture ; nos canaux défectueux ; notre ville est malpropre, insalubre, mal nettoyée. C'est un témoignage que nous rendra tout le public de Montréal ; nous ne parlons pas des rues éloignées, dans les quartier pauvres, où les abus signalés dépassent toute mesure ; nous parlons de ce que l'on est convenu d'appeler les belles rues de la partie commerciale. Quels trottoirs avons-nous sur la rue Notre-Dame ? Peuvent-ils supporter la comparaison avec ceux du premier village venu ? A qui devons-nous cette bienfaisante administration ? A M. Grenier, M. Nelson et leurs pareils, qui veulent aujourd'hui passer pour financiers et réformateurs.

Pour mieux développer l'incurie ou l'incapacité de M. Grenier, nous allons prendre comme exemple le fameux MILLION du chemin de fer dont on parle tant. On sait quelle lutte terrible la Division Est dut soutenir pour enlever ce vote à un conseil de ville hostile.

Ce million est donc doublement précieux à la division Est, qui s'est toujours montrée énergique et intelligente à ce sujet. Eh bien, ce million qui nous a coûté tant d'efforts énergiques, on achève de le gaspiller. Ouvrez les comptes de la corporation pour 1876.

Voici ce que vous trouvez dans le Rapport de l'Auditeur, page 31 :

EMPRUNT DU CHEMIN DE FER.

1871—Terrain exproprié pour la rue Brennan.......	$ 56,657 49
1872—Déboursés pour faire voter le règlement....	898 00
1874—Payé pour les casernes................	164,621 92
1875—Payé au chemin de colonisation............	346,644 62
" Frais de voyage......	190 00
Proportion du coût de l'emprunt sur le marché anglais soit 12 par 100 sur $1,000,100.	120,000 00
Total suiv. feuille de bal. 31 Décembre 1876	**$689,912.07**

Il ne reste donc en caisse de ce million que la somme de **$310,987.93**. Les électeurs comprendront il pour quelle raison le Conseil-de-Ville fait aujourd'hui tant de bruit ? C'est qu'il veut se dispenser de payer une somme qu'il a en partie dépensée pour d'autres fins. On se rappelle les stipulations du Règlement voté par le peuple :

Attendu que.... les habitants de la cité sont suffisament intéressés *à la construction du chemin à lisses que la Compagnie du chemin de Colonisation du Nord de Montréal* est autorisée à construire depuis Montréal jusqu'à Aylmer, pour engager la dite corporation à *prendre des parts* DANS LA DITE COMPAGNIE au montant de UN MILLION de piastres courant et à payer le dit montant *soit en bons, soit en débentures au choix du Conseil de la dite cité*, etc.

A ces causes, le dit Conseil..... ordonne et statue comme suit :

Sec. lo. .... Le Maire de la dite cité sera et il est par les présentes autorisé et requis pour, de la part et au nom de la dite corporation de cette cité *de prendre et souscrire cent mille actions du* CAPITAL DE LA DITE COMPAGNIE du chemin à lisses de Colonisation du Nord de Montréal....

(5) Le montant de la dite souscription sera payable AU CHOIX DU **Comité des Finances** soit en argent, soit EN BONS OU DÉBENTURES *qui seront pris au pair.*

La première question que l'on se pose en rapprochant les dispositions du Règlement du tableau des dépenses imputées au million est celle-ci :—" Pourquoi avoir dépensé **$120,000** pour négocier les bons, quand la Compagnie était obligée d'accepter les bons au pair ? "

Et à ce pourquoi, pas de réponse. L'on a, de sang-froid et de propos délibéré, jeté à l'eau $120,000. Ajoutez à cela l'intérêt à 6 p. 100 payé sur les débentures depuis 1874. La somme de $500,000 a été depuis l'emprunt complètement inutile pour les fins du chemin de fer ; elle rapporte 4 p 100 aux banques où elle est censée être déposée et elle nous coûte 6 p. 100, en sorte que depuis quatre ans nous avons perdu par la différence de l'intérêt $10,000 par année ou $40,000 dans les quatre années. Soit un gaspillage irrémédiable, sans but, sans profit et sans raison de **$160,000**. Et connaissez-vous une autre conséquence de cet emprunt inopportun ? C'est qu'en 1874, la compagnie du chemin de Colonisation du Nord fit de grandes instances pour obtenir la permission de négocier elle-même les débentures municipales. Son but était de les mêler à ses propres débentures, et elle aurait pu de cette sorte négocier avantageusement ses propres bons. Le Conseil-de-Ville refusa avec persistance de rendre ce service au chemin de fer. La conséquence fut pour la compagnie un échec complet et c'est à la suite de cette déconfiture que le

gouvernement fut obligé de prendre l'entreprise à ses charges. Tout cela par le mauvais vouloir de la corporation. Et les coupables sont suffisamment désignés. La sous-section de la clause 1ère dit que le paiement en argent ou en bons était AU CHOIX DU COMITÉ DES FINANCES. Or nous voyons par les documents officiels de la corporation que M. Grenier est membre du comité des finances depuis 1872. A lui donc la responsabilité de ce gaspillage et de ce refus fatal.

M. Grenier ne sortira jamais de là et ne pourra jamais donner d'explications satisfaisantes à ce sujet.

Vient maintenant un autre item plus incompréhensible encore : **$56,657** pour l'ouverture de la rue Brennan. Et sait-on pourquoi ces $56,657 ? Pour y faire passer le Grand-Tronc, c'est-à-dire ennemi mortel d u MILLION. Nous savons que M. Grenier va prétendre n'avoir pas eu connaissante de cette dépense ; mais il n'est pas capable de dire qu'il n'a pas eu connaissance que l'on a chargé cette somme au million, puisqu'il fait partie du comité des finances depuis 1872. Voici ce que dit le Trésorier, M. James D. Black, dans un rapport spécial en date du 1er avril 1878 :

> La somme totale de $57,555 (rue Brennan et impressions) fut placée par l'auditeur de la Cité, lorsquil ouvrit un nouveau Ledger en **1873** au compte de la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Nord.

Cette somme est prise sur le million depuis 1873 : il y cinq ans de cela ; M. Grenier a été membre du comité des finances et il prétend qu'il n'a rien à faire avec cela ; il ne s'est aperçu de rien. En d'autres termes, on aurait pu escamoter le million au profit du Grand-Tronc, qu'il ne s'en serait pas aperçu. Et il se donne maintenant aux électeurs comme le gardien des deniers publics !

16o. M. GRENIER JOBBER.

Mais si M. Grenier n'a pas vu ce que l'on faisait contre le million, il a bien vu ce qu'il pouvait faire pour lui. M. Grenier était en 1876, président du comité de police. Les deux documents suivants parlent d'eux-mêmes. Nous avons vu le reçu ; il est acquitté de la main même de M. Grenier :

(292, rue St. Paul, 237, rue des Commissaires.)

Montreal, 29 août 1876.

Police Department.

JACQUES GRENIER,
HERCULE GIROUX.

Acheté de Jac. Grenier & Cie.

(On ne reprend aucune marchandise qui a été choisie.)

(172 Sub. Constable I. R., Coats, à........	$4.75[100—817.00
30 Sergeants do do	$4.75[100—142.50
	$959.50

Paid. W. R.

(Signé,) J. GRENIER & CIE.,

30 August '76.

Warrant of Police Committee.

Committe from City Hall,
Montreal, 30 Aug. 1876.

To the City Treasurer,

Pay to... or order the sum of nine hundred and fifty-nine 50[100 doll.

Police Force (202) I R Coats à..$4 75[100

Which charge to this Committee's appropriation for......

Certified, THO. D. HOOD,
ROL. TAYLOR,
A. MCCAMBRIDGE,
Members of Committee.
F. W. L. PENTON,
Chief of Police.

WILLIAM NOBLE,
City Auditor.